

## 第4回

# 空港インフラへの規制のあり方に関する研究会 議事録

平成20年10月9日（木）

（於：内閣府3階特別会議室）

内 閣 官 房

国 土 交 通 省

## 目 次

1. 開 会	1
2. 空港インフラへの規制のあり方について（事務局説明）	1
3. 空港インフラへの規制のあり方について（議論）	9
4. 今後のスケジュール等について	31
5. 閉 会	31

## 1. 開 会

○座長 それでは、定刻になりましたので、まだお見えでない委員もおられますけれども、始めさせていただきたいと思います。回数的には第4回の研究会ということになります。

本日の委員の出席状況であります。森本委員がご都合により欠席されると。それから、ご連絡がありましたのは、佐山委員、柳川委員が後ほど遅れて見えるということです。

それから、9月末に新たに内閣官房に着任されました福田副長官補と林副長官補にご出席をいただいております。

それでは、議事に入らせていただきます。今回と次回の研究会におきましては、これまでの関係者の方々のヒアリングを踏まえた上で、本研究会の主要テーマである論点について、それぞれご検討・ご審議をお願いすることにしたいと思います。

本日の流れですけれども、まず事務局から、空港インフラへの規制のあり方について、資料2に基づき40分程度説明をしていただいた上で、その後、委員の皆様方にご議論いただくという形で進めさせていただきたいと思います。よろしくご協力のほどをお願いいたします。

### 2. 空港インフラへの規制のあり方について（事務局説明）

○座長 それでは、早速ですけれども、審議に先立っての事務局の説明ということで、よろしく願いいたします。

○首都圏空港課長 それでは、お手元の資料2「空港インフラへの規制のあり方について説明資料」と題した資料に基づきまして、事務局から説明させていただきます。

1枚おめくりいただきますと、「第4回・第5回の審議の進め方について」と題した1枚紙がございます。これは、前回の研究会の最後にご了承をいただいた第4回以降の審議の進め方を踏まえまして、今回、次回についての審議の進め方について改めて整理したものでございます。

1にありますとおり、空港に求められる具体的機能、責務等について、以下の面から整理をし、それを踏まえて、開かれた投資環境の要請と両立する法制その他の措置、行為規制及び資本規制のあり方を検討するというところでございまして、Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳと振ってございます。この中で、Ⅰ．テロ・ハイジャックの未然防止、Ⅱ．大規模災害等への対応と対処、Ⅲ．航空需要、利用者ニーズ等を踏まえた適切な設備投資・サービス提供、ここまでを本日の議題としたいと考えております。Ⅳの安全保障を次回に行うということで、今回、議論の中身に応じ積み残したのものについては、次回併せて行うということにしたいと考えております。

次、2でございますが、それぞれの観点につきましては、（１）から（３）にありますとおり、まず、成田空港会社及び羽田の日本空港ビルデングに求められる責務について整理をした上で、それに対応する現行制度について整理をし、その評価を行った上で、法制その他の措置、行為規制及び資本規制のあり方について検討していただくというところでございます。

なお、3に記述しておりますとおり、これまでの3回の研究会で出ましたご議論を踏まえまして、今後資本規制についてご議論いただく際には、内外無差別性を検討の前提としてはどうかというふうに考えているところでございます。

2ページにまいります。先ほど申し上げたⅠからⅢに掲げました個別の論点ごとに、今申し上げた順序に従い整理しているものでございます。

まず、テロ・ハイジャックの未然防止でございます。冒頭、点線で囲んだ部分は、空港におけるテロ・ハイジャック対策についての関係者の役割分担について簡単に整理したものでございます。言うまでもなく、空港全体に係る保安対策、警備は空港の管理者、さらに、その中のターミナルビルその他空港の機能施設は、空港機能施設事業者が担当しておりますけれども、その他旅客、貨物、航空機に係る保安対策は航空会社の責任ということで整理されております。さらに、国が制度設計、情報収集、入国管理、事態が起こったときの対応を担当しております。

そういう前提でまず成田空港会社でございますけれども、その下の（１）にありますとおり、求められる責務としましては、空港全体の適切な管理、不審者・不審車両の侵入防止、さらに保安上重要な情報の管理・保秘というものが挙げられるかと思えます。情報の中身は空港全体にわたり、その下に※で書いておりますけれども、空港全体の保安体制、保安施設、あるいは、ターミナル等の施設の配置・設計に関する情報、さらに政府専用機の運行スケジュール、VIPの動線等が挙げられるかと思えます。

次に、（２）で現行制度の整理をしております。空港の設置者には、国土交通省令で定める保安上の基準に従って空港を管理し、さらに、空港保安管理規程を自ら策定して、大臣に届け出る義務が航空法上課せられております。

保安上の基準の内容としては、立入禁止区域の設置とか、空港で営業を行う者に対してハイジャック等の防止措置を講じさせるとか、さらに、関係諸機関の間で協議会を設置するとか、そういったことが決められております。

さらに、空港保安管理規程の内容としては、より具体的に、制限区域の中に立入禁止の柵をつくる、センサーをつくる、あるいは、ゲート等をつくって警備をする、セキュリティのロックをかける、そういったことが細かく定められております。

3ページにまいります。以上のような保安上の基準によって空港の管理を行う責務があるわけですがけれども、それが基準に従ってきちんと行われていないと認められる場合には、国土交通大臣は必要に応じて報告徴収、立入検査を行うことができます。さらに、空港の全部もしくは一部の供用停止、場合によっては、保安上の基準にきちんと従えということ

を命じた上で、空港の設置許可を取り消すということが、航空法上規定されております。

以上申し上げたルールは、すべて国際民間航空機関、I C A Oと略称されておりますけれども、航空に係る国際機関で策定された国際標準ルールに基づくものでございます。それを踏まえた国内法化がなされて、行為規制が制度化されているという評価をしております。

以上を踏まえまして、こういう前提で成田空港会社を完全民営化した場合の検討事項として、(3)に2つの論点を掲げております。1つ目は、成田会社が滑走路や保安施設を含め空港全体を管理していること、2つ目は、成田空港に反対する過激派との緊張関係が空港開港後現在まで続いており、多数の警察官によって常時警備されている特別な状況にあるということを踏まえて、我が国の国際拠点空港の十全な保安対策を確保する観点から、次のような事項について検討を行ってはどうかということ、2つ検討事項の例を掲げております。

1つは、短期的な利益追求を重視するなど、保安対策に係る所要の施設整備、要員配置等に意を払わない者が株式保有を通じて経営に介入することを排除する仕組み(資本規制)が必要かどうかということでございます。2つ目に、テロ・ハイジャック防止を徹底する観点から、秘匿情報にアクセスすることが適当でない認められる者が株式保有を通じて経営に介入することを排除する仕組みが必要かどうかということでございます。

次に、羽田の日本空港ビルデングでございます。1の部分は、今申し述べた論点をターミナル会社に限定した形で整理をしております。ターミナルについては、制限区域が設けられておりますので、そこへの不審者の侵入防止、さらに、VIPの動線等の情報管理という責務があるかと思っております。

4ページにまいりまして、現行制度でございます。ターミナルビル、即ち空港機能施設事業者に対しましては、空港の設置及び管理に関して国土交通大臣が定める基本方針に従って施設を管理する義務が課せられております。6月の空港法の改正により新たに定められたものですので、現在、この基本方針の中身は、その下の※にありますとおり、交通政策審議会で検討させていただいている最中でございます。例えば、保安検査の実施の円滑化とか、侵入防止対策の強化によるセキュリティの向上といったことを盛り込むことが考えられております。

この空港機能施設事業が適正に行われていないと認められる場合には、国土交通大臣は必要に応じて指導、助言、勧告等を行い、最終的には指定の取消を行うことが可能であるということが、空港法上規定されております。

さらに、羽田においては国が空港の設置・管理者ですので、国が保安上の基準に従って空港を管理し、空港保安管理規程を策定する義務があるわけでございますけれども、羽田の旅客ターミナルビル会社は、これらの規程を受ける形で、ハイジャック防止措置の実施、制限区域内の管理等を行うこととされております。

以上の中身は、先ほど申し上げたとおり、国際標準ルールに従ったものでございます。

(3)の検討事項に移りたいと思います。羽田につきましては、前回の日本空港ビルディングのヒアリングの際に、会社からご説明もあったかと思いますが、滑走路その他の施設とともに、旅客ターミナルビルが空港機能の一翼を担う公共性を有する施設であるということを踏まえて、その適切な管理の観点から、例えば以下の事項について検討を行ってはどうかということで、事例を掲げております。

短期的な利益を追求し、所要の保安対策に意を払わない者が株式保有を通じて経営に介入することを排除する仕組みが必要かどうか。さらには、テロ・ハイジャック防止の観点から、ターミナルビルに係る秘匿情報にアクセスすることが適当でないと認められる者が株式保有を通じて経営に介入することを排除する仕組みは必要かどうかという、論点がございます。

以上が、テロ・ハイジャックについてでございます。

次に、2つ目の大規模災害等への対応に移りたいと思います。5ページに、大規模災害等に対して、まず成田会社に求められる責務として、大規模災害に加え、航空事故が発生した場合の対応を掲げております。平時からの備えと発生した場合の対応・復旧が責務かと考えております。

その上で現行制度でございます。まず、大規模災害につきましては、災害対策基本法という法律の下で、成田空港会社が指定公共機関として以下の責務を負っております。まず、国が定める防災基本計画に基づいて防災業務計画を策定すること。次に、災害予防のための組織整備、訓練、物資の備蓄、施設の整備等でございます。さらに、災害が発生した場合の応急措置の実施、地方公共団体への協力、災害復旧の実施といった責務が広範にかけられているところでございます。

一方、航空事故につきましては、先ほど申し上げた保安上の基準に従って、空港を管理するという責務の一環として、空港における航空機の火災その他の事故に対処するために必要な消火設備等を備え、事故が発生したときは直ちに避難措置を講じることとされているところでございます。これにつきましては、先ほどと同様に国土交通大臣が必要に応じて報告徴収、立入検査等、所要の措置を講じることができるようになっております。

以上を評価いたしますと、災害対策基本法に基づく指定公共機関として、災害予防、災害発生時の応急対策、復旧対策まで広範な責務が課せられており、さらに航空事故については、航空法において事故発生への対処について定められているということでございますので、大規模災害に係る責務については行為規制が制度化されているというふうに考えられるかと思えます。

6ページにまいりまして、(3)には、この責務をより円滑に果たす観点から、現行の制度(行為規制)をさらに強化する必要があるか、さらに、資本規制まで導入する必要があるかという論点を掲げております。

次に、羽田の日本空港ビルディングでございます。同社につきましては、ターミナルビルのみを運営しているということを踏まえまして、先ほど申し上げた災害対策基本法上の指

定公共機関という位置づけはされておられません。即ち、大規模災害に対応する責務というのは一般的なものだということでございます。そのことを前提にした上で、同様の論点を提示しているということでご理解いただきたいと思います。

次に、7ページに移りたいと思います。Ⅲ、航空需要、利用者ニーズ等を踏まえた適切な設備投資・サービス提供という項目でございます。

まず、成田会社について申し述べます。成田会社につきましては、この論点からは4つの責務を掲げております。まず、将来の経済社会動向を見据えた必要な設備投資、次に、利用者、荷主、航空会社等のニーズに対応した事業運営、サービス提供でございます。

3番目に掲げておりますのは、国の航空政策との調和という論点でございます。成田空港が国際輸送において基幹的な空港であることは論を待たないわけですが、そういう意味において、国際航空政策における成田空港の位置づけ、さらには、成田会社は、空港全体を管理しておりますので、空港全体の安全確保のための施策との調和が必要になってこようかということでございます。

4番目には、地域共生に配慮した空港の運営が成田会社の場合には特に求められるということを掲げております。

(2)でございますけれども、以上を踏まえた現行の制度でございます。現在は特殊会社でございますので、成田国際空港株式会社法という、特殊会社を規律する法律に基づいて制度設計がされております。具体的な中身はその下に書いてございます。

まず、国土交通大臣が基本計画を定め、それに基づいて会社が毎年度の事業計画を国土交通大臣に提出して認可を受けることになっております。さらに、その下にありまして、株式・社債発行、資金借入れについての認可、さらには代表取締役等の選定・解職の決議の認可、重要財産の譲渡の認可といったものがございます。その上で、国土交通大臣は必要に応じて報告徴収、立入検査、監督命令ができることになっておりまして、さらに、周辺地域の生活環境に対する配慮義務が課せられています。

評価でございますが、毎年度の事業計画が認可制に係らしめられているということで、空港の運営状況を定期的にチェックできる仕組みは確保されていると思います。さらに、空港周辺地域の生活環境に対する配慮義務を負わせるなど、成田会社に対しては、成田空港の公益性、歴史的な経緯等を踏まえた行為規制が制度化されていると考えております。

なお、先ほど掲げました国の航空政策との整合性の論点につきましては、今申し述べた事業計画の認可制を通じて図られておりますが、最終的には国が現在100%出資していることで、担保されていると考えております。

8ページにまいりたいと思います。このような成田会社を完全民営化する場合の論点を掲げております。成田会社が滑走路、保安施設を含めて空港全体の管理を行っているということ。次に、成田空港が、我が国の経済活動、国民生活の維持・発展に不可欠な公益性の高い社会インフラであること。3番目に、空港容量の面から見て他に同様の機能を果たし得る空港は存在しないということ。4番目に、空港反対派が未だ敷地内に居住するなど、

完全空港化に向けてなお解決すべき課題が残っていること。こういったことを十分踏まえた上で、この会社が完全民営化され、成田空港株式会社法が廃止された場合に必要となる措置について、次の事項について検討を行ってはどうかということでございます。

まず、今ご説明いたしました会社法に規定された現行の法規制の扱いをどうするかということでございます。個別の項目について、それぞれ残すのか、残さないのか、あるいは、強化すべきところがあるのかということでございます。

次に、2つ目、空港の設置及び管理に関して、国土交通大臣が定める基本方針との整合性をどのように確保するかということでございます。先ほど羽田空港について説明を申し上げたとおり、空港機能施設事業者については、基本方針に従って事業を行うことが法律の中に書き込まれているわけですが、それと同様な仕組みを導入すべきかどうかということでございます。具体的には指定という制度の中で押さえることになろうかと思えます。

なお、基本方針につきましては、先ほど申し上げましたように、中身はまだ検討中でございますけれども、例えば空港会社の運営のあり方や、首都圏における空港相互間の連携のあり方等を盛り込むことを検討している最中でございます。

3番目が資本規制についての論点でございますが、短期的な利益追求のみを目的として、所要の設備投資を行わない、あるいは、首都圏における空港容量の逼迫の解消について意を払わない等、成田空港の機能の維持・向上に支障を生じかねない事態を引き起こすおそれのある者が株式保有を通じて経営に介入することを排除するための仕組みが必要かどうかということでございます。

4番目、公的主体による株式所有についてどう考えるかという論点を掲げております。これまでのご議論において、完全民営化の関連の範囲などについても考える良い機会であるといったご意見があったことを踏まえまして、株式所有のあり方についても論点として掲げさせていただいております。

次に9ページにまいります。羽田の日本空港ビルデングについての論点でございます。航空政策につきましては、羽田空港全体は国が運営・管理をしておりますので、羽田空港全体に係る国の施策と、ターミナルビルの運営との調和ということになろうかと思えます。地域との共生というのは、成田に特有な論点でありますので、ここについては特に掲げておりません。

その上で、現行制度でございますけれども、先ほど申しましたように、この6月の空港法の改正によりまして、日本空港ビルデングは空港機能施設事業者として、空港の設置・管理に関する基本方針に従った事業運営を行う責務を有します。その上で、同社は旅客ターミナル利用料の上限認可を受け、さらに国土交通大臣からの報告徴収、立入検査、監督命令等を受けることになっております。評価としては、基本方針に従った事業運営が求められていること、あるいは、国は必要に応じて報告徴収その他を行うことができるということで、羽田空港の公益性を踏まえた行為規制が制度化されているということかと考えて

おります。

その上で、検討事項として、ターミナルビルが滑走路その他の施設とともに空港機能の一翼を担う公共性を有する施設であるということにかんがみ、さらに行為規制を強化する必要があるかどうかという論点と、さらに資本規制まで行う必要があるかどうかという論点を掲げているところでございます。

10ページ以下は、今縷々申し上げましたⅠからⅢまでの検討事項を、委員の皆様にご総合的にご判断いただきまして、行為規制と資本規制のあり方についてご検討いただく際の便宜のために、改めてまとめをしたものでございます。

成田空港会社については、その責務として、第1に、利用者ニーズを踏まえ、国の航空政策と調和した設備投資、業務運営、サービスの提供、第2にテロ・ハイジャック防止のための空港全体の適切な保安対策・管理、第3に大規模災害、航空事故に対する的確な予防・対応措置の確保、第4に地域共生に配慮した空港の運営というものがあろうかと思えます。

その下に、成田空港及び成田空港会社の特性としまして（a）から（e）まで掲げておりますけれども、空港全体を管理していること、公益性の高い社会インフラであること、代替性を果たし得る空港が存在しないこと、過激派がなお存在しており、警察によって常時警備されている特殊な警備状況にあるということ、最後に、完全空港化に向けて空港反対派の方々との関係等の課題が残っているということがございます。

以上を踏まえまして、行為規制については、現在の成田空港会社法を完全民営化に伴い廃止することにした場合、この法律で規定されている行為規制についてどう考えるか、緩和すべき部分があるか、あるいは、強化すべき部分はあるかということでございます。さらに、国土交通大臣が定める空港の設置及び管理に関する基本方針との整合性の確保をどうするかということでございます。

11ページにまいりまして、次のような観点から資本規制が必要かどうかということをご掲げております。第1に、保安対策や利用者ニーズに対応した所要の設備投資を行わない者、首都圏における空港容量の逼迫解消について意を払わない者、そういうものが株式保有を通じて経営に介入することを排除し、もって、成田空港の機能維持・向上に支障を生じかねない事態を防止するような観点。第2に、秘匿情報にアクセスすることが適当でないと思われる者が株式保有を通じて経営に介入することを排除するという論点。第3に、大規模災害の対処をより徹底する観点でございます。その上で、公的主体による株式所有についてどう考えるかという論点を示しております。

12ページは、同様の整理を羽田について行ったものでございます。責務としましては、4番目の地域との共生以外のものは成田と同様のものを掲げております。

その上で、羽田空港及び日本空港ビルデングの特性としては、まず、羽田空港につきましては、成田と異なり、国が滑走路や保安施設を管理し、日本空港ビルデングは旅客ターミナルビルのみを管理しているという違いを示しております。次に、旅客ターミナルビル

は、滑走路等とともに空港機能の一翼を担う公共性を有する施設であるということでございます。3番目に、日本空港ビルデングは既に上場している企業であり、成田会社は政府が100%出資の特殊会社であるという違いがあるということでございます。

その上で、行為規制については、この6月に法改正がされまして、空港機能施設事業者と位置づけられ、所要の行為規制が課されておりますけれども、その内容が適切かどうかという論点がございます。

資本規制につきましては、先ほど掲げた3つ、成田と同様の観点からその必要性についてご議論いただければと思っておりますのでございます。

以上が資料本体のご説明でございます。あと、参考資料について簡単に触れておきたいと思っております。

まず、参考1は、成田会社における主なテロ・ハイジャック対策の内容を、大きく施設面、警備体制面、保安組織の3つに分けて記述しております。例えば施設面を見ていただきますと、最初に入出口ゲートの設置とあります。皆様、車で成田に行かれますと、ゲートがあって、車をとめて、ボンネットを開けてということをやっておりますけれども、すべて成田会社が行っていることでございます。ご参考までに申し上げますと、こういったことで所要の設備を置き、人員配置をするということで計上されている経費が、成田会社の場合には年間およそ180億円程度と聞いております。

次に、2ページ目、参考2でございます。これは日本空港ビルデングが行っている主なテロ・ハイジャック対策でございます。対象がターミナルビルに限定されますけれども、同じく施設面、警備体制、保安組織ということでございます。これらについて会社の経費として20億円程度計上しているということ聞いております。

次に参考3でございます。これは、近年、世界中で発生した主な空港に関するテロ・ハイジャック等について、事案をピックアップしたものでございます。見ていただいておりますように、2006年から記載しておりますが、かなり多くの事例があります。ハイジャックに加え、空港のテロということで計画が摘発されたもの、あるいは、実際に爆発が起こったものも含めております。

なお、国内の関係につきましては、下に3つほど掲げておりますけれども、成田の事案、迫撃弾の発射とか、爆破予告とか、先日の北京オリンピックの際の北京行きの飛行機についての墜落予告とか、そういった問題があるということでございます。

次に参考4でございます。これは、冒頭にご説明しました航空保安対策を担うほかの関係者の方々、航空会社、国、都道府県警察、それぞれが担当している中身について整理したものでございますので、適宜ご参照いただければと思っております。

次に参考5でございます。これは、先ほどの説明の中に何度か出てまいりました空港の設置及び管理に関する基本方針についての資料でございます。現時点でまだ検討中でございますので、10月2日に行われた交通政策審議会の分科会に提出されました骨子案を、ご参考までにつけさせていただきますのであります。

空港の設置及び管理全体にわたるかなり広範なものでございますけれども、1ページめくっていただいて、6ページに入りまして、(7)が空港会社の運営のあり方でございます。成田に加えて関空、中部も対象にして、共通の記述をしておりますけれども、そこにありますように①から⑤までの論点を掲げております。

さらに、その下の6を見ていただきますと、地理的、経済的、社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項が掲げられております。これにつきましては、首都圏、近畿圏、中部圏における空港相互間の連携のあり方を記述するということを念頭に置いておりまして、まだ具体的な中身まで書き込んでいるわけではありませんけれども、そこにあるような形で首都圏についても記述されているということでございます。

参考6以降は関係法令でございますので、適宜ご参照いただくということでお願いしたいと思っております。

事務局からの説明は以上でございます。

### 3. 空港インフラへの規制のあり方について（議論）

○座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に基づきまして、ご質問あるいはご意見をお願いしたいと思っておりますが、まず、私のほうからクラリフィケーションということで。

1ページの一番下の3のところ、「これまでの議論を踏まえ、資本規制については、内外無差別性を検討の前提にする」という記述がございますが、これは、外資なら外資というふうに、外資をターゲットとした資本規制は、本日の公共性の問題におけるこのからの議論の前提としては考えずに、内外ともに含めた形での資本規制のあり方を考えるという趣旨であるというふうに理解してよろしいのでしょうか。

○首都圏空港課長 今まさに先生がおっしゃった趣旨がこれまでの先生方のご議論の中に出ていると考えましたので、その趣旨で書かせていただいております。

○座長 今までの各委員の議論等を踏まえますと、外資のみをターゲットにした形の資本規制は考えないというのが大勢であったろうということで、こういう前提で今後の議論を進めるということではよろしいでしょうか。

○各委員 はい。（各委員了承）

○座長 それでは、そういう前提でということで。この順序に従って議論したほうが、議論が拡散なくていいかなと思いますので、まず最初にテロ・ハイジャックの未然防止という観点から、現行の規制、さらに上乗せの規制が必要かどうかということにつきまして、成田国際空港株式会社と日本空港ビルデング株式会社のそれぞれについて、議論をしていただこうと思います。2ページ以下のIという部分に関しまして、ご質問、ご意見等ありましたら、よろしくお願ひしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

どうぞ、〇〇委員。

○委員 まずは2ページから4ページまでのところということですね。

○座長 そうです。

○委員 まずは、3ページの(3)の完全民営化に当たっての検討ということが書いてある部分については、私は可能だったらやったほうがいいと思いますが、多分不可能であるのでこれは意味がないと思います。当然、こういうことをやる人たちは資本を持っていないからやると。これは意味がない規制ですので、必要がないという考えです。

それから、4ページですが、今、基本方針についてご検討をなさっているということで、これはこれで結構だと思うんです、安全上の点について基本方針を議論していただくのは結構だと思うんですが、これは空港法に基づく措置ですから、すべての空港について関係する話だと思うんですね。恐らくそのように考えておられるとは思いますが、明らかに成田と奥尻の空港と同じような対応策をやる必要は全くないわけで、その点についての考慮を是非していただきたい。

4ページまでのところでは以上です。

○座長 ありがとうございます。

では、〇〇委員、どうぞ。

○委員 私も今のご意見に若干共感するところがあるんですが、全面賛成という意味ではないです。ここで書かれているこういったものが株主保有を通じて経営に介入することを排除する云々と書いてあるんですが、具体的に株主が経営に介入するときどういう手段があり得るかということを考えますと、一番直接的な手段というのは、私は取締役の選・解任ということではないかと思うんですね。つまり、株主が例えばテロ・ハイジャック防止に関する秘匿情報をよこせと直接、会社に請求するというのは、事実行為としてそういうことをやる可能性がないとは言えないわけですが、そのようなことを法的に担保する仕組みはないわけですね。

それに対して、株主が選任した自分の息のかかった取締役に、取締役の権限として秘匿情報を見せると、それは結果的に株主のその後の行動に利用されるということは大いにあり得る話だと思うんですね。そういう観点からしますと、このような行為を防止するために必要な規制というのは、必ずしも資本規制ということではなくて、例えば不適切な取締役が選任された場合に、監督官庁として解職命令を出す権限を持つとか、あるいは、選任の段階での認可というような制度を残すとか、そちらのほうが現実的じゃないかと思えます。

また、仮に資本規制を課すのであれば、10%とか20%というところで制限をかけても、結局、個々の株主が連帯して、みんなでそういう情報を入手しようということになって、その代表者のような人物を取締役に選んできた場合ですね、60%ぐらい押さえちゃって。そういうことを防止することもできませんので、一つの考え方としては、単独で過半数を保有する株主を設けさせないような規制にするとか、あるいは、過半数だったらまだ安全

だというのであれば、3分の2を持たせないとかいうようなのが一つの考え方かなと思います。

○座長 ありがとうございます。

ほかに。○○委員。

○委員 3ページあるいは4ページの検討事項ということで、何らかの形でこういう問題のある者に対する資本規制をすることは、それが可能であれば望ましいのかもしれませんが、ただ、現実にこれらの者をどういうふうに特定するかということはかなり難しいという感じがしております。例えば、安保理決議の対象国とか対象者とか、あるいは、暴対法の対象になった者とか、そういう極端な場合は考えられるのかもしれませんが、それ以外の場  
合についてどういう者を事前に、問題ある株主だというふうに考えられるのかなど。

そこでちょっと連想しましたのが、安全保障輸出管理において、例えばホワイト国とそれ以外を分けて、それ以外の国についてはより注視するというような対応はあり得るので、もしかしたらそういうことは可能なのかもしれないと思いますが、内外無差別だけではなくて、外外無差別というのも重要な柱になり得るので、その点も慎重に扱う必要があるのかなという感じがしております。

あとは、ちょっとお聞きしたいことがございまして。一つは、ICAOの第17附属書の国際標準にのっとり行為規制が制度化されているということですが、特に国際標準に対して違背通告ですね、コントラクティングアウトを実際に日本がしている部分があるのかなのか。今でなくても結構ですので、教えていただければと思います。

もう一つは、3ページの一番上にあります「保安上の基準に従って行われていないと認められる場合には、大臣が必要に応じて報告徴収、立入検査等を行う」ということですが、これとは別に、定期的に報告を課す、場合によっては立入検査なども行われているのかどうかということについても、併せて教えていただければと思います。

○座長 現時点でわかればですけれども、わからない場合は別途調べた上でご報告いただく。

○首都圏空港課長 詳細は調べてまたご報告しますが、2つ目の定期的な検査は実施しております。1つ目は確認した上でご報告いたします。

○座長 ○○委員、よろしいですか。

○委員 はい、ありがとうございます。

○座長 では、○○委員、どうぞ。

○委員 成田空港に関する特性というところでいろいろ並んでいたわけですがけれども、そういう意味ではまだ完全な空港、完全な自由に行動できる会社ということではないということは明らかだと思うんですね。そういう意味では、成田空港が計画のとおり完成するころまでは、国の関与は相当残す必要があるのではないかと思うんですね。だから、完全民営化というのはゴールでありますけれども、そこに至る段階的なステップを踏んでということむしろ必要だと思います。したがって、空港の容量もそうですが、発着回数もそう

でしょうし、いわゆる反対派の土地所有の問題もあるでしょう。今ここに出ている特性がかなりの部分解決されるまでは、国の保有をある程度残すということも必要で。そういう意味で、例えば最初は51%まで国が持って、そのあと33%、そのあとは10%、そのあと0にすると、そういった段階があってもいいのではないかと思います。

それから、先ほどの〇〇委員の点は、いわゆる大口規制というところで括ることができると思うんですけども、これもぜひ必要で、変なインセンティブを持った人あるいは会社が経営をねじ曲げないようにするためには、特定の株主が大きな発言力を持たないように、少なくとも当面は置いておくということが必要ではないかと思います。

それから、一つのアイデアなんですけれども、例えば一番最初に売出しをする、IPOするときに、明らかに空港の外部性を享受するであろう人たち、つまり成田市と航空会社に優先的に購入する権利を与えるというんですか、優先割当というんですか、フェアな価格で「買いたければどうぞ」という、ブロックで最初に売るということはおかしくないですね。だから、外部性を享受する、つまり、空港が栄えれば周りの人たちも享受するわけですし、航空会社も空港がきちんと機能するようになれば旅客も喜ぶということで外部性を享受するわけですから、そういう人たちはほかの株主よりは高い値段をつけても買うインセンティブを持っているはずで。であれば、一般売出しの前にIPOの価格で優先的に何割かは買えるということをつけて、最初にIPOをするというのはありかなと思います。

〇座長 では、〇〇委員、補足で。

〇委員 ご指名があったので。私、今のお考えには賛同するところがありまして、例えば、周辺の自治体だけではなく、千葉県も購入主体として考えられるかと思います。ただ、ここで大事なのは価格が他の一般投資家への売出しと同じであるということではないかと思っております。優先的にというのはあくまでも買えるという意味で優先的ということかなと思います。

〇座長 はい、〇〇委員、どうぞ。

〇委員 ご指名ではないんですけども（笑声）、〇〇先生と空港に関して意見が違う唯一の場所なので。私は、国あるいは自治体といった公的なところが株式を持っていないけども、例えば周辺の地域に対して外部経済は内部化しなさいと、そういう法制度がきちんとできていれば、国が資本を持っている必要はないという考えです。特に外部不経済の内部化とか、外部効果のプラスのほうの内部化とか、そういったことは資本保有という形で対応するのが果たして妥当かどうか。

もちろん、持ちたいというインセンティブがあるところが持つということ、それでもって外部効果の部分を内部化しようという意図を持って所有すること、それ自体はいいと思うんですが、持たせなきゃいけないという形にする必要があるかどうかという点については、疑問です。むしろ法制度で対応したほうが望ましい。民営化をするということは、そういった外部効果を内部化することが可能になるわけですね。同時に、周辺の土地の開発、あるいは、周辺に対する対応も、その主体が責任を負うということになるわけですから、

それを不十分な場合に補正する法制度の整備程度のことでもいいかと、そのように考えます。

それから、今のところは4ページまでのところの議論ということですので、その範囲で申し上げると、大口規制の話は、ハイジャックといったセキュリティの点での対応策としては、全く意味がないと私は考えています。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 今の検討事項に絡んでですけれども、短期的な利益追求を重視する人がくるとか、あるいは、ハイジャックで秘匿情報にアクセスすることが適当でない人がくるという可能性はあると思うんですね。そうすると、それを排除しなければいけないわけですね。できれば事前に排除するのが一番いいんですけども、事前に排除するなんてほとんど不可能に近いと思うんです。つかんだときにすぐ排除しなければいけないというときに本当に排除できるかどうかですね。例えば、行為規制などでガチガチに行為規制をつくることのできるかもわかりませんが、あまりガチガチの行為規制をしてしまうと、せっかく民営化するのに、裁量性という点において、めったに起こらないことを前提にガチガチの行為規制をすることが本当に合理的なのかどうかというふうに私は思います。

どういう資本規制をするのがいいのかわかりませんが、資本規制をして、そういう人が、やる気があれば何でもやってくるかと思えますけれども、まずやる気をなくす、参入意欲をなくするような仕組みをつくらないといけないんじゃないか。そのために大口規制、外資規制も含めてそうかもわかりませんが、資本規制もつくっておかないと。後からやるというのは極めて難しい。ガチガチの規制をつくることには私は反対で、むしろ民の知恵を生かすためにはある程度裁量性も持ってもらうなさいと思いますので、外資規制も含めた資本規制は必要であると思っております。

○座長 ほかに。○○委員、どうぞ。

○委員 テロ・ハイジャックのところと、大規模災害、それから、その次のⅢは大分違うと思うので、Ⅰ、Ⅱ、すなわち安全面に関するところとⅢの事業面に関するところを分けて考える必要があると。すべてを行為規制でカバーするというのは基本的に難しいと思いますし、もしやろうとしたらガチガチになって、実質民営化にならないので。ⅠとⅡについては、資本規制というよりも、例えば化学プラントでもいろいろな法律で縛られているわけで、監督官庁が検査に行ったり、問題があれば改善しなさいというふうに命令ができてたりします。

私は、ⅠとⅡについては、資本規制とかいった観点ではなく、こういった特別な空港という観点から何がしかの義務をそこに課するというふうな縛りでいくべきであろうと。したがって、どんな株主がきても大丈夫なようにしておく。それから、Ⅲの、後ほど議論になるようなところは事業面の話なので、あまり縛りすぎると民営化の効果が出ないので、ここは資本規制は必要なんだろうけれども、Ⅰ、Ⅱと別次元のものだという考えで、別途そのときに議論したい。Ⅰ、Ⅱは資本規制というよりもむしろ別途法律か何かで縛るということがいいんじゃないかと思えます。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 2つお話ししたいと思います。1つ目は、3ページの一番上の「空港の管理が保安上の基準に従って行われていないと認められる場合は」と書いてあるところについてです。民営化後ですと、国土交通大臣がここについて改善せよと空港会社に命じたときに、それをどう強制するかという問題が出てくるだろうと思います。ここでは、従わない場合に供用停止とか設置許可を取り消すとかというようなことが書いてありますけれども、これを成田空港会社について考えたときに、設置許可を取り消しますよと言われて、「じゃやってください」と開き直られても多分できないと思うんですね。

こういう非常に強いサンクション、制裁はもちろん必要だと思いますけれども、もう少しモデレートな、あるいは、行使可能な制裁も準備しておいたほうが良いのではなかろうかという感じがします。そういう観点で考えますと、民営化をやるということですから最終的にはお金の話に帰着させたほうが効果が期待できるのではないかと思います。株主代表訴訟などを通じた牽制力が働きますので。具体的には、例えば課徴金とかということです。金融や独占禁止法の関係ではこういう話はよくあると思いますけれども、そういうものの導入を含めて制裁の対応、方法についても考えていただいたほうがよいのかもしれないと思います。

2つ目は大口規制についてです。いろいろ議論を伺っておりまして、テロ・ハイジャック等々の関係については大口規制という規制をかけてもあまり意味がないだろうというのはご指摘のとおりという気はしますが、若干議論が先取りされてなされていますので、それに乗ってお話をさせていただくと、私としては、民営化をするときに、最終的には大口規制は撤廃するという形に持っていくということでも良いのかもしれないと思っていますけれども、規制の撤廃は徐々にやってもよいはずですから、民営化当初は大口規制を入れても良いのではなかろうかと考えています。

資本規制に限らず、ほかの規制についてもそうですけれども、ある目的を達成するために一つしかルートを設定しないというのは、実務的な感覚から言うと非常に危ない話であって、一つの目的を達成するのに、一本足打法ではなくて、複数の規制や方法を用いておいて、合わせ技でそれなりにいいところに帰着点を持っていくのが良いのではないかと思います。そして、様子を見ながら一つずつ、あるいは、少しずつ緩めていくというふうに段階的にやるというのも、一つの実務的なやり方なのではないかと思います。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 全体の意見としては、○○委員がおっしゃったことにかなり近い感覚なんですけれども、Ⅰ、ⅡとⅢは少し区別して考えるべきだろうと。ⅠとⅡに関しては、皆さんから既にご意見あったことですのでけれども、大口規制という資本規制では少なくとも十分には対応できないということだと思います。資本のところの規制が直接テロ・ハイジャックの未然防止に十分につながる論理関係は見られない。そういうわけで、テロ・ハイジャックの未然防止に関しては、ある程度国が関与する形できちっとやっていかなければいけな

いというのはおっしゃるとおりです。

そのときに、法制度で押さえるのか、それとも、〇〇委員がおっしゃったように、国が株を50%なり、かなりの部分を持つことによって達成するのかというのは、法制度で何ができて、国が持っていると何ができるのかということ、もう少し伺ってから決めたほうがいいのかなどという気がいたします。私の今の段階の感覚は、この手の話は、法制度でテロ・ハイジャック未然防止の基準を満たしてくださいという形でやって、きちっとした形でモニタリングをやるのがすっきりした形で、国は持っているだけだと、持っているからちゃんとやるというふうにはつながらないという気がするんです。ただ、その辺は実情をもう少し伺ったほうがいいのかなどという気がいたします。

それから、先ほどサンクションの話がありましたけれども、ここもペナルティのかけ方というのはいろいろあるんだと思うんです。特にIに関してはペナルティだけかければ大丈夫かという、ちょっと心配なところがあって、後からペナルティをかけたらんでも、非常に重要な情報が漏れてしまったとか、大きな欠陥があったということだと、幾らペナルティをかけても国としては取り返しのつかないことになっているという懸念はありますので、この手のタイプの話は、サンクションで押さえるのもある程度は必要ですけれども、現状がそれなりの基準を満たしているかどうかということ、事前の段階できちっとモニターしていくという点も必要かと思えます。

○座長 〇〇委員、どうぞ。

○委員 幾つか説明したいと思います。

〇〇委員から反対だと言われてしまったんですけれども、地元自治体及び航空会社には持てと強制するつもりはなくて、持ちたければどうぞという形で、〇〇委員が言われたように、売出しの価格でなお幾つかお持ちになりたければ最初に割り当てますよという、マーケットプライスでというつもりであります。だから、マーケットオーダーを出す権利を買えるということですね、最初に。

それから、「保安上の基準に従って行われていないと認められる場合」というところにかかる罰金の話ですけれども、私も、“All or Nothing”という非常に厳しい罰か、何もしないかということではなくて、中間の段階があつていいと思うんですね。全く脱線した話をすると、例の産地偽装とかJAS法に違反する場合も、操業停止というのではなくてむしろ罰金のほうがいいと思っているんですが、それと同様で保安基準にのっとっていないということであれば罰金を課するという形にしておけば、保安基準にのっとってやるインセンティブが高まるわけです。民間企業なわけですから。これは行政の方は非常に嫌うんですね、行政法でそういった罰金はできないということを使う方が非常に多いんですけれども、そこを何とか工夫できないかということをご検討いただきたい。

それから、行われていないと認められる場合、どうやって認めるのかという問題があつて、アメリカでは、囲捜査ではないんですけれども、わざと危険物を持ち込んで、本当にその人が引かかるかどうかということをやっているんですが、そういうことを日本でも

やっているんですかね。わざと危険物を持ち込ませて、それが何割チェックされるかというぐらいのことを完全にわからない形でやって、たくさんの人がそれを素通りしちゃうような場合には罰金いくらというような、そのぐらいきちんとやっているかどうかの検査をする必要が出てくるのではないかと思います。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 先ほどの問題で、短期的な事業性の問題と、テロ・ハイジャックとか大規模災害の問題とは違うんじゃないかということで、そう思うんですが、例えばテロ・ハイジャックまでいかなくても、秘匿情報にアクセスするとなると、ここには国賓等のVIPがいらっしゃるわけですね。そのときにどういう情報が空港会社に入るのかわかりませんが、すべてその行動がわかるような情報が、例えばどなたがいつどこに行ったかとか、どこからどう帰ってきたかとかいうのがわかり、そしてそれがどこかに漏れているということになったら、その飛行場は使わないと思うんですね、少なくともVIPは。

そういうこともあるということをお想定しておかないと。テロとかハイジャックは、そのようところが買収することにより発生する可能性は極めて少ないとは思いますが、企業機密というところに配慮して、そういうところが参入しない、あるいは、機密をちゃんと守れるようなものにしておかないといけないのかなと思っておりますので、必ずしも秘匿情報のアクセスはテロ・ハイジャックの問題だけではないのかなというふうに思っております。

○座長 どうぞ、○○委員。

○委員 その秘匿情報の件ですけれども、私の偏見かもしれないんですが、これまでのそういった例はほとんど従業員が持ち出すのであって、取締役が持ち出すんじゃないと思うんですね。だから、従業員を雇っている人、あるいは、だれがどこまでアクセスできるかということについて、きちんと保安管理をやっているということを審査、検査する必要があると思うんです。余りにも多くの人が一番重要なところにアクセスできるといういろいろな問題が起きてしまうわけで、アクセスのレベルをつくって、それをきちんと管理するという警備対策をするのは、当然持っているノウハウだと思うんですが、そういうことが必要になってくると思います。

○座長 今、ご議論を伺っていて、資本規制をかけることが良い可能性、悪い可能性があるのですが、資本規制は、根っこから排除するというやり方なので、非常にドラスティックなやり方なんです。プラスマイナスを区別して、プラスは残し、マイナスは排除するといった具合にきめ細かくそれぞれやるというのではなくて、プラスもマイナスも一緒に規制の対象として、すべて排除するとすると、もし行為規制で十分な対応ができるのであれば、いいのも悪いのも一緒くたに全部規制するという資本規制のやり方にいかなくても済むかもしれないし、その方が良いという感じがいたします。

それとの関係でテロ・ハイジャックの問題について、資本規制的なやり方、あるいは、国が保有するという形が本当に必要であるかについて、これらの問題は、行為規制ではう

まくいかない部分があるということなのか、この辺につきまして、恐縮ですけれども、○委員はどういうふうにお考えなんでしょうか。

○委員 一番最初に言ったのは、不安な面がある成田空港の特性もあるということで、段階的に国の持ち分を下げたらいんじゃないですかということです。これは極端な大口規制というか、国の関与を残すということなので、これは私は今でも正しいと思っています。大口規制に関しては、確かに保安、テロに関して大口規制をちょっと書き出して、それは必要ないかなと。行為規制のほうできちんと担保できれば、そういった意味での大口規制は必要ないかなと思いますが、段階的にやりましょうというのは、今でも正しいと思っています。

○座長 ありがとうございます。

○○委員、どうぞ。

○委員 今の○○委員のご説明は、政府の関与が必要だというのは3番目のところ、全体をみた包括的な意味も含めたご意見だと思いますので、1番と2番、保安とかハイジャック防止とか、あるいは、大規模災害への対処ということに関しては、○○委員あるいは○委員が言われたように、資本規制ではなくて行為規制で抑えることは合理的であると、そういう意味なんだと思います。今、問題を2つに分けて議論していることを考えると、1番と2番に関しては、私の意見ですけれども、行為規制で十分なんだろうと思います。

先ほど言われたような国際標準ルールもあって、それにのっとって既にやられていますし、羽田の日本空港ビルデングに関してそれはなされているわけで、それをさらに例えば羽田の旅客ターミナルビルについて資本規制がこの面で必要かという、そうではなくて、もう既にやられているということもあるので、1番、2番に関しては行為規制で対応するというのは合理的な考えであり、資本規制というのはその意味からは入らない。ただ、3番に関してはこれからまた議論されるので後ほど意見を申し上げたいと思います。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 国は株式を持っていれば何もしないでいてよいかというと、そういうわけにはいかないですね。国が株式持っているだけで、成田空港が国の意図を汲んで何かするかというとそういうわけではないので、国が持っていて、具体的にこういう点でこういう安全管理をなさないとか、そういった規則を設けざるを得ないんですね。適当にやりなさいというわけにはいかないんです。仮に国が所有していても、成田空港会社に対する安全上の介入は、当然、透明性のあるものでなければいけない。であるならば、国が株式を持っていなくても、持っていて、そういった制度はつくらなければいけない。ならば持っている必要はない。この点を私は申し上げたいということが一点。

それから、今、私たちは成田のことを頭に置いて考えていますけれども、今後、地方空港の民営化ということも考えていかなければいけない。そういう中において、国がすべて所有しなければいけないんでしょうか。そういったときに、成田は一部国が持っているとしても、地方空港に関しては民間が全部持っているような空港も当然出てくる。そのとき

にも安全上の管理はせざるを得ないんだと思います。そういう点から考えると、国が持っているから何かできるというようには考えないということです。

それから、先ほど座長からご質問があった点、行為規制で何ができるかということですが、行為規制をどの程度まで厳しくするかということは、規制のコストベネフィットの話だと思うんです。ただし、資本規制でやっても効果がないということがわかっているので、安全上、セキュリティの点で効果のない規制をやる必要はない。一方、行為規制のほうは効果はあるわけですが、これを厳しくすることによって失われるベネフィットもあるわけですね。そここのところはもう少し議論する必要がある。この点でどういった行為規制が安全上効果があるかということ、ここにいる私たちに聞かれても専門家がないので。きょうは森本先生がいらっしゃらないです。これは警察や消防、あるいは、防衛省のご意見を聞くべきところであると思います。

以上です。

○座長 それから、ご議論を伺っていてもう一つ、こういう観点はどうだろうかということで申し上げたいのですが、段階的株式放出という議論がありましたが、それは様子を見ながら解放していけるという意味合いで、確かにメリットもあると思うのですが、他面、段階的にやっていった結果100%自由化したら、その先には、怖い資本所有者は登場しないかということ、依然として登場するリスクはあるわけですね。上場している以上、怖い資本所有者が登場する可能性は常にあるからです。そうすると、段階的解消というのは、100%開放というところまで一体どういう道筋で可能となるのか、100%開放した段階においては問題のある資本所有者というのは一切登場してこないということあり得ないわけなので、そういうことになる、100%開放した場合は、結局行為規制というもので対応していこうということになるんだと思われ。行為規制で対応可能ならば、段階的解消は本当に必要なかどうか。

ですから、段階論というのは、段階を進んでいる間に環境が変わり、行為規制で十分対応できるような状態が実現したら、100%自由化を図りましょうと、そういう立場かなと思ったのですが、そうすると今申し上げたような疑問がわくのです。このあたり〇〇委員も段階的解消論に共感的なことを言われていましたので、その辺はどうお考えなのでしょうか。

○委員 では、ご指名ですので。行為規制はどのぐらいきくのかというのがわからないので、徐々に放出して行って、様子を見ながら調整しましょうというのが現実的な選択肢の一つではないかと思えます。また、最初のころの議論で諸外国でどういうふうな形で空港が所有、運営されているかという例が出ていたと思えますけれども、あれを見ますと、まだまだ政府が持っている国が多いわけですね。

そこで、果たして日本が先鞭を切ってやらなきゃいかんのかという話になっていくと、それも徐々にやっていけば、ほかの国の動向を見ながら、こういう問題があるんだということ、これを学習しつつ、日本の法制度を直していくという時間的余裕ができる。逆に、一旦完

全民営化してしまうと、後でまた国がその株を買い集めるということは無理でしょう。そういう面でも段階的にやるというのは、ベストとは思いませんけれども、実務的な次善の策としてはありうる選択肢ではないかと思っています。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 私は、ⅠとⅡのところだけからの議論では必ずしもないんですけども、段階的にやるということを強調しすぎるのはちょっとどうかなと思っています。つまり、もともと民営化するというのは、国が経営権を握っている状態では効率的な運営ができにくいからというのが、そもそもの前提にあるはずなんですね。そうすると、段階的といって、一部の株だけ放出することになると、それを買う少数株主になることが確実な民間の株主からすれば、あまり効率的な経営がされないであろう会社の株を買うという話になるので、当然、評価は下げざるを得ないということがあります。

少なくとも国の保有義務を課してしまうと、これは民営化ではないということで、日銀の例の出資証券みたいなもので、そういうものを流通させることに意味があるかないかという議論は別途ありますが、少なくとも民営化ではないということになると思うんですね。それから、会社の規模ということも考えなければいけないと思っていて、NTTの場合には段階的というのがとられましたし、今後の郵政民営化においても全部を一遍に売るという意味ではないという意味で段階的にやられるんですが、これは企業規模が甚だ大きいですよ。成田空港会社程度、と言っては失礼な言い方かもしれませんが、のような規模の会社で段階的にというやり方が果たしてうまいやり方なのかというのは慎重に考えたほうがいいと思います。

それからもう一点、行為規制がきくきかないという議論がありましたが、この点は、繰り返しになりますけれども、役員を選・解任への介入という余地を残しておかないと、行為規制だけで完璧かというのはかなり疑問じゃないかと思っています。

○座長 そうしますと、○○委員の言われたのは、7ページのⅢに上がっているんですけども、現行は代表取締役等を選定・解職する決議の認可という形で、経営者の選・解任についてコントロールを及ぼしているということがあるので、この現行法のものに似たような制度を今後も考えたほうがいいというご趣旨として理解してよろしいんですか。

○委員 はい。私が個人的に思っていますのは、例えば、現在、金融取引所に課されているような、もう少し厳しい解任命令権も含めたものでもいいのではないかと、認可だけでなくもいいのではないかと考えております。

○座長 わかりました。

ほかに。○○委員、どうぞ。

○委員 取締役の解任云々に介入できるようにしてしまうと、実質的には民営化していないようなことになってしまうと思っています。基本的にⅠ、Ⅱのような安全面については、取締役云々かんぬんではなくて、だれが取締役であろうと、だれが株主であろうと、問題があれば直さなければいけないので、もしも規制がきかないのであれば、規制を変えない

といけない。したがって、ⅠとⅡについては別建てで考えて、だれが株主であろうと、だれが取締役であろうと、言うことを聞くように規制すべきだと、ⅠとⅡについてですね。Ⅲについては事業面なので、全然別の次元の話で、これはいい運用をしなければ不便であるとか、安全面とは別の次元なので、そのところでまたディスカッションをすればいいと思っています。

○座長 それでは、Ⅰのところに関してはよろしいでしょうか。

では、Ⅱのほうに移らせていただきまして、大規模災害等への対応と対処という論点ですが。

○○委員、どうぞ。

○委員 大規模災害そのものではないんですが、「等」のほうということで、感染症や新型インフルエンザの対策に関しても、空港というのは大きな役割を果たして、また果たしていただく必要があるだろうと思いますので、どういう形態で空港が運営されるにせよ、これをしっかりやっていただけるような運営主体であることは必須であると考えています。その点も併せて、行為規制になるんでしょうけれども、今後考えていただければと思います。

○座長 ○○委員が言われた懸念を排除しようということで行為規制を考えるべきだということですが、それに加えてさらに資本規制を導入する必要があるかという論点がこの部分に関してもありますので、この点についてはどのような…。

○委員 特に何か感染症や新型インフルエンザ対策のために資本規制ということは考えていないんですが（笑声）。政府内の関係省庁の会議で新型インフルエンザ感染症についての対策というのはホームページで拝見したことがあります。既にいろいろな対策をされているんだと思いますけれども、そういう対策をきちんとやってくれないようなことがあってはまずいので、行為規制ということで、またそこにお金が、かなりコストがかかる可能性はあるかと思いますが、そのコストをいとわないような経営主体であってほしいということでございます。

○座長 ほかにⅡについて。○○委員、どうぞ。

○委員 日本空港ビルデングですが、羽田空港については国が持っているのですが、かかっているけれども、旅客ターミナルビルについては指定公共機関としての指定がかかっていないということなんですか。これはかからなくても弊害はないということですか、かかっていないのか、それともたまたま忘れちゃったのか、どちらというふうに理解すればよろしいんでしょうか。

○座長 事務局、お願いします。

○首都圏空港課長 はい。災害対策基本法の中で成田と羽田は扱いが違います。空港につきましては、成田会社のほかに関空と中部が指定されておりますけれども、その違いは、私どもとしては、空港全体を管理しているか、ターミナルだけなのかという違いだと思っております。羽田の場合には、空港の設置・管理者が国でございまして、国が滑走路その

他の施設を持っておりますので、災害対策についても国が中心的な役割を担うということで、旅客ターミナルを運営する日本空港ビルデングは指定公共機関に位置づけられていないと考えております。

○委員 必要ないということですね。

○首都圏空港課長 はい。

○座長 ほかにご質問、ご意見等はございますでしょうか。

どうぞ、○○委員。

○委員 Iのところとも絡むんですけれども、特にIIのところでは資本規制で何かできるというイメージは難しいと思うんですね。ポイントは行為規制なんだと思います。ここでなかなか結論が出ないと思いますけれども、そうすると次のポイントはどのような行為規制をするかということなんだと思います。それは先ほど○○委員からもお話があったことですけれども、一つはコストも考えなければいけないということと、もう一つは、国が持っていて、国がやっているからという部分である程度担保されていた、あるいは、安心されていた部分を、行為規制に置き換えていかなければいけないと。

先ほど○○委員がおっしゃったように、だれがやっても、だれが株主でも、だれが取締役でも、基本的にここはうまくいくように、ちゃんとできるようにしなければいけないので、行為規制で何を書いて、どこまで規制するのか、どこまでモニタリングをして、どこまで先ほどのようなペナルティを課すのかというところをきちっとつくっていかないと、この部分はうまく機能しないというのは明になっているんだと思います。ですから、この研究会でどこまで規制の中身を詰めるのかというのは、先ほどもご意見あったところですので、ポイントはそこにあるんだろうと思います。

○座長 どうぞ。

○座長代理 全体についてはまた後でコメントしたいと思うんですけれども、IIのところでさっき○○委員がおっしゃったパンデミックの話とか、○○委員がおっしゃった災害時の問題とか、私は「行為規制」という言葉で括れるのかなという疑問を持っています。というのは、パンデミックだと事前にシミュレーションしておかないと対応できないはずで、それは行為規制の範囲を超えているわけです。その意味では、政府の関与というのは強くあるべきだと思います。

これはお役所のほうに聞きたいんですけれども、羽田で下だけ持っていて、ターミナルビルについて先ほどのような規制をかけなくて大丈夫なのかってちょっと疑問なんです。というのは、あれは一体で運営するものだと思うんですね。そうだとすると、今のままでいいかどうかというのはちょっと疑問です。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 ただ、例えばパンデミックの件について言えば、今、金融界でも国のご指導の下、準備を、いわばBCPとでも言うんですかね、そういう状態が起きたときにどうやって金融インフラ業務を継続するかというのをやっているんですが、国が出資しているとか、出

資していないとかいうこととは関係なしにやっておりますので。

○座長代理 それで資本規制が必要だというふうには言ってないです。行為規制だけではいいのかと。

○委員 ほかに何があるんですか。

○座長代理 行為規制以上に何らかのガバナンスというか、国との間の関係を…。

○委員 ガバナンスは行為規制ではないと、そういう定義ですね。

○座長代理 いやいや、ガバナンスも行為規制のうちの一つですし。

○委員 だったら、行為規制じゃだめだという話ではないですね。

○座長代理 要するに行為規制だけではなくて、もうちょっと継続的な関係がないとうまく機能しないんじゃないかと思っているんです。

○委員 でも、それは当然、監督、立入検査等が行われるので。例えば、パンデミック対策をやるように指示されていて、ちゃんとやっていなかったら、検査で是正せよとなるんだと理解していたんですが。

○座長代理 なるほど。私が頭に描いているのは、交通の場合は人が動くものですから、どのような規制をして、どのように対策をとるというのを事前にシミュレーションしますと、そういった意味ですね。

○座長 どうぞ、○○委員。

○委員 座長代理がおっしゃったのは、災害対策基本法の指定公共機関に羽田も入ったほうがいいんじゃないかと、そういうことですよね。それは私も疑問に思っていて。滑走路を国が持っているから、ターミナルビルは指定しなくていいというご説明だったんですが、ターミナルビルも災害時には利用しなきゃいけないわけで、まさかそれを拒否するとは思えないけれども、指定リストに羽田の日本空港ビルデングが入っても全然違和感ないんですね。むしろこれに指定されるかされないかでどれくらい違いがあるものなのかと、指定されてないところは何を拒否できるのかと、そのあたりのご説明をいただけるともうちょっとイメージが湧くと思うんですが。

○座長 今の○○委員のご質問に関連して、現行だと成田のほうは災害対策基本法の対象になっており、羽田のほうは保安上の基準を定めてと、これはかぶっているわけですね。そうすると、災害対策基本法で対応するのと、保安上の基準というものを媒介として対応していくものとの効力の差、程度、一体どういう違いがあるんだろうかということで、保安上の基準による行為規制で災害対策基本法と同等のコントロールが可能であるというのであれば、必ずしも災害対策基本法の対象にする必要もないということもあり得ると思うんです。

それとの関係で、○○委員が言われたみたいに、災害対策基本法の対象になると、そうじゃないのとで、特に保安上の基準の対応に任されるということで、この問題について具体的にどういう差が生じてくるんだろうかというあたり、もしわかりましたら。わからない場合は、別途調べてご報告いただくと。

○首都圏空港課長 災対法は、空港だけを規律している法律ではなく、私どもだけでわからないところがありますので、法律全体の趣旨その他を確認した上で、再度ご説明申し上げます。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 今の点ですが、前に森地茂先生がヘッドになって、空港の地震対策を中心にして災害が起こった場合にどういう対応をしていったらいいのか、今の状況でそれがどれぐらい対応できているかという研究を国交省でおやりになったと思うんですね。多分その中で空港ビルについてはどういう役割が重要で、そのときには今の制度ではこの点が問題だということについて、アウトプットが出ていたと思います。あるいは、その研究結果を見ればインプリケーションが得られると思います。その上で、ターミナルビルが必要であるならば指定対象にすればよい。災害対策だけではなくて、セキュリティのほうですね、テロ行為等々があって、攻撃をされた場合にここは避難場所であったり、そこから逃げられない状況というのはあるわけですから、これは重要な施設になると思います。

それと同時に、もう一つ費用負担のことにも考えておく必要があるだろうと思います。空港の場合のセキュリティや災害の場合の便益、これを未然に防いだり、あるいは、起こった場合にそれに対処した場合の便益というのはかなり広範に影響するわけですから、その部分については当然国が負担していい部分ですよ。こういった対応策、防止策については国が補助金を出してもいいわけで、費用負担という観点からの議論もしていただきたいなと思います。

○座長 IIに関しまして、ほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。

よろしければ、次にIIIの航空需要、利用者ニーズ等を踏まえた適切な設備投資・サービス提供というテーマにつきまして、ご意見をお願いしたいと思います。

この点につきまして。○○委員、どうぞ。

○委員 では、先ほどの続きの話です。羽田のターミナルビルに対してそれを指定するか、指定しないかという話を先ほどしていたわけですが、要するにエアサイドと一緒にしてしまえば問題はないという議論もあったわけですね。私は、羽田に関してはターミナルビルもエアサイドも含めて民営化をすべきであるという考えです。そういう考えからいくと、8ページの冒頭3行目の(c)に「(成田に関して)空港容量の面から見ても他に同様の機能を果たし得る空港は存在しないこと」とありますけれども、そんなことは決してないですよということになります。

そういった視点でものを考えていった場合には、成田と羽田の2つの空港がかなり競争的な地位を持っている。もちろん前回、西松社長さんがおっしゃったように、空港容量に制約があるんだから、制約がある中で両方とも寡占という状況になってしまうじゃないかというご意見はありました。それはある程度はあると思います。しかし、その中でも競争はかなり可能であろうと。そういうことを考えると、今、成田空港に課されている行為規制の中で、8ページの(例)と書いてある中で必要なのは、一番最後の「周辺地域の生活

環境に対する配慮義務」、それから、その前の「国土交通大臣による報告徴収、立入検査及び監督命令」、それから一番上の基本計画ですね、これぐらいはいいと思います。

その間に列挙されている他の項目は不要です。毎年度の事業計画なんかは全部任せてしまおう。人事は、先ほど〇〇さんがおっしゃったように、もちろん自由にする。それから、重要財産の譲渡認可、この点では、空港以外のことに使われちゃったらとか、駐車場にされちゃったり、運動場にされちゃったりしたら困るというのがありますから、ここは必要なんですけれども、一番最初の基本計画で担保できる話ではないかと思います。そういう点で、競争的な環境ということを考えた場合には、空港に対する介入というのは最低限で十分であると考えています。

○座長 はい、どうぞ、座長代理。

○座長代理 成田のことについてはまた後でいいんですけれども、今、〇〇先生が最初におっしゃった羽田については、私も同じ意見で、羽田も将来的には民営化すべきだと思っています。その意味では同じですけれども、違うのは、羽田空港の場合は、今は下と上に分かれていますけれども、民営化するんだったら一体でやるべきだと思っています。

○委員 もちろんそうです。

○座長代理 そうだとすると、今、ターミナルビルが何らかの形でだれかに全部買われてしまうと、そのやり方は非常にやりにくくなるだろうなという気がしています。ですから、その点は考慮すべきではないかと思っています。

○座長 どうぞ。

○委員 ターミナルビルがだれかに買われちゃったとして、そのあとにエアサイドの部分を民営化したい、商業施設と一体的に民営化をしたいなと思ったときに、ターミナルのほう例えば上場を廃止して売らなくなっちゃうことがあるかもしれない。そういうご懸念ですか。そういう点について、例えば、上場しなきゃいけませんよとか、そういう規制をかけておけということでしょうか。将来、エアサイドとコマーシャルサイドを一緒に運営できるような形への道をちゃんと担保しておきなさいと、そういう意味ですね、ご意見は。

○座長代理 そうです。

○座長 〇〇委員、どうぞ。

○委員 その点のご懸念はわかるんですが、羽田会社が現在導入している買収防衛策をうまく活用することで、そういう極端なケースは排除できるんじゃないかなと思っています。私は、羽田会社は既に上場しているということもありますので、新しくいろいろなルールを足していくということについては、成田以上に慎重にやっていかないと、将来の道筋がよけい見えにくくなっちゃうんじゃないかなという気がいたします。

○座長 〇〇委員、どうぞ。

○委員 先ほどの政府による株式所有との関係ですけれども、前2回の検討会で、私は、成田会社、羽田会社、それから、東証の方に黄金株についてお聞きしました。次のような事態というか状況になった場合には、補助的なオプションとして黄金株ということを検討

しておいたほうがいいのかと思っています。それは、①資本規制を基本的には行わず、②行為規制については、一定のものはするが、それだけで十分かどうか懸念があり、③政府の株式保有については、財政上の観点からできるだけ放出する、そういう3つの条件すべてが満たされた場合には、ということです。ですから、ベストのオプションということも申し上げているわけでありませんが、こういった場合には黄金株ということも考えられるのかなと思います。

既存の上場会社であっても、行為規制がある場合には、もしかしたら認められるかもしれないということですし、それから、欧州司法裁判所の判決ではB A Aに関して、資本移動の自由、会社設立の自由に反するという判断は出ましたけれども、他方で、例えばベルギーのディストリ・ガスについては、公益のほうが優先するというので、黄金株をベルギーが持つことを結局認めたような判断もあります。しかも、EUの資本移動の自由や会社設立の自由のルールが日本に直接かかるわけではありませぬので、やや時代錯誤かなと思われる部分があるかもしれませんが、黄金株は不可能ではないので、先ほど申し上げたような3つの条件がそろった場合には考えてもいいのかなと思っています。

○座長 どうぞ、○○委員。

○委員 8ページのⅢについては○○委員とほぼ同じ意見なんですけど、基本計画、この内容によりますけれども、この内容はとにかく適切なものという前提で、これにのっとったというのは必要だろうと。それから、最後の2つですね。大臣の検査、監督が必要などときにはやりますと、それから、周辺地域云々と。これについては必要だと思いますが、その間の4つですね、認可云々と。これはやってしまうと民営化にならないので。かつ、今おっしゃった黄金株を入れるということは、これとほぼ同等、あるいは、場合によってはそれ以上の拒否権が発生してしまうので、私は黄金株は入れるべきではないと。

もしも安全面の危惧があるとすれば、先ほど申し上げたように、だれが株主でもいいように規制をします。しかし、事業面で不便であるとか、そういった面を、利益ばかり追求して便数をどんどん減らしたり、不便になるといった観点で云々かんぬんというときには、黄金株ではなく別の対策のほうがいいんじゃないかと。黄金株というのは、安全上絶対必要なとき以外は、上場という観点から回避すべきではないかと思っています。

○座長 ほかにご意見は。○○委員、どうぞ。

○委員 8ページ目に関してちょっと違う観点からお話をさせていただきたいと思います。完全民営化をやるということの意味ですが、成田空港会社が完全民営化して普通の民間企業になるというのは、経営の改善がもちろん見込まれますけれども、下手をすると倒産するというリスクがあるということも、物事の両面として考えておく必要があるだろうと思います。完全に民営化して、成田空港会社が倒産の危機に瀕した、あるいは倒産した場合、国としてはそれはどうするおつもりなのかということについて、検討されていないのであれば検討しておいたほうがよいと思うのです。

つぶれっこないですよという話になっても、海の向こうを見れば、今のご時世そういう

話にはならないわけで、暗黙の政府保証がついているかもしれないということになると、お金を貸してくれる人はいくらでもありますから、滑走路を担保に入れて借りたお金で近隣にショッピングセンターやオフィスビル、あるいは、テーマパークでもつくって売上を増やして、利益を増やして、株価を上げましょうなんていうことを考える人が将来出てきても全然おかしくない。それがうまくいけばいいですけども、うまくいかない場合で、さらに暗黙の政府保証が履行されないとすると、担保が実行されてしまうかもしれない。幾ら成田空港会社に行き規制をかけていても、担保が実行されてほかの人に売られてしまえば何の意味もない。

では滑走路を買った人が何をするかというと、当然のことながら空港は運営できませんので、最後は国に買ってもらうのでしょうか。例えば1,000億円で買い受けた滑走路を1兆円で買いませんかと言ってきた場合に、首都圏の国際便の大半をカバーする成田空港の日本経済における戦略的・経済的重要性を考えたときに、国に買わないという選択肢があるのかどうか。非常にペシミスティックな見方かもしれませんが、民間化をする、民間の一企業になるということは、リターンもありますが、当然リスクもあるので、リスクが顕在化したときに、国としてどういうふうに対処するつもりなのかということまで考えておかないといけないのではないかと思います。

そういう場合には国が手を差し伸べざるを得ないということなのだとすると、完全民間化をしてうまくいったときのアップサイドは民間に配分し、ダウンサイドは国がとりますということになります。民間化は良くないというつもりはないのですが、民間化に伴う見えないコストもあるはずで、それも踏まえて、本当に辻褄があっているのかということをもしまだ考えてないのであれば、考えておいていただいたほうがよいのではないかと思います。

以上です。

○座長 はい、どうぞ、○○委員。

○委員 ○○先生のおっしゃることもわかるんですけども、そういう議論を始めてしまうと、例えばJRが倒産したらどうなるんだとか、もっと言えば東急電鉄が倒産したらどうなるんだというふうに、話がどんどん広がっていってしまうので。これはむしろ市場規律によって経営効率がよくなって、いい結果が導かれるはずであるという前提で議論をしないと、心配だから全部先回りして国が手当てをしておくということになると、結局、国家経済運営ということで、社会主義でやろうということになってしまうと思うんですね。

ご心配は全く意味がないと申し上げるつもりはないんですが、市場による経営監視がいい結果を生むであろうというほうへベットするというのが正しい態度ではないかなという気がいたします。

○座長 では、○○委員。

○委員 国がやっていたってダメな場合はダメだし、民間がやってもダメなものはダメなんですね。国がやっていたら、その中で適当に誤魔化されちゃうということはあるわ

けですが、赤字になったら、国がやっていたってその赤字は社会的には発生しているわけで、どっちにしろどうしようもない話で、だれかが負担しなきゃいけない話です。ですので、その議論はしてもしょうがないかなという点では私は〇〇委員と同じ意見です。

ただし、先ほどこの真ん中の4つの項目はほとんど要らないと言ったんですが、先ほど申し上げたように、成田と羽田の競争関係がどれぐらい機能するのか。日本航空と全日空の競争ぐらいに、2社しかなくてもある程度機能するような形になればいいわけですが、空港容量が非常にタイトになってしまって、両方が寡占という状況になると、それを利用する側にとっては独占的なレントが発生する可能性があるわけですね、仮に2つが競争していても。その場合に何らかの規制が必要かどうかという議論は当然あり得る。

その点で、一つは上限価格規制をやる必要があるかどうか。もう一つは、混雑させるとして超過利潤を上げようと、そういうインセンティブが働かないか。その場合には、例えばターミナルをつくるということについて、何らかの関与をせざるを得ないということが起こってきます。ご承知のとおりオーストラリアは、空港を売り出すに当たって、空港によっては新しいターミナルを建設するという前提で買いなさいとか、新しい滑走路を建設するという前提で買いなさいと、そういうやり方をやっているわけです。その工夫が必要かどうかということはもうちょっと議論する必要があると思っています。

○座長代理 それにコメントしていいですか。

○座長 はい、どうぞ。

○座長代理 おっしゃるとおりだと思うんですね。ブリティッシュ・エアポート・オーストラリアが87年に民営化したときに、第5ターミナルをつくる話が決まっていた。でも、なかなかBAAがつくらなくて、90年代はおっしゃるとおり価格に関するレギュレーションをうまく緩めながら第5ターミナルをつくるインセンティブを出したんだけど、つくられなかった。結局オープンしたのは去年です。20年ぐらいたっているんですね。おっしゃるとおりで、その辺の政策意図を実施されるような仕組みは要るんだなと思っています。

○座長 〇〇委員、どうぞ。

○委員 市場で監視するというのは大事だと思うんですが、例えばほかの完全民営化された3つの例を見ると、2つは上場を廃止してしまっている。これは市場監視にはならないですね。もう一つは75%持って、上場しているから市場監視は行われていると思いますが、上場廃止をするなということが果たしてできるのかどうなのかというのは私は非常に疑問を持ちました。

それからもう一つは、8ページの(3)の(c)のところですが、「空港容量の面から見ても他に同様の機能を果たし得る空港は存在しないこと」と、この表現はちょっとおかしいんですね。存在はするんだけど、容量が足りないから、新しくつくる余地がほとんどないというふうにするべきだと思います、もうつくれないというふうには。実際上つくれないと思うんですね。ほかにはあるんだけど、両方とも満杯でね。もしここがだめ

になったらほかにつくらなきゃいけないわけですね。そういう疎開策はないだろうというふうに思います。

それから、毎年度の事業と基本計画の関係なんですが、基本計画というのはどの程度のレベルのものなのかによって違うんですね。例えば、事業といったときに、我々民間の事業を思い出すんですけども、そういうところだけではなくて、テロ対策の実施とかいろいろなものを毎年度チェックしていくことが当然必要なのかなと思いますので、事業計画なり基本計画の内容次第かなと。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 きょうの議題のⅠとⅡに関しては行為規制で対応すべきだという意見を申し上げたんですけども、Ⅲについては資本規制で対応すべきだと思っています。8ページのところで、現行の行為規制が幾つか書いてありまして、○○委員等、要らないというようなお話がありましたが、こういった行為規制は経営の効率化で縛るということで要らないと思うんです。ただ、○○委員が先ほど言われましたように、成田にしても完全な空港ではないと。つまり、日本の空港政策と非常にかかわっているし、日本の国の国際化とも非常にかかわっている部分であるし、完成までは国の関与が残るべきというご意見があったわけです。

そういう中においては国の関与を残すと。つまり、行為規制は最小限にして、とは言いつつ基本法との整合性も確保しなくてはいけないわけですけども、その中で効率的な経営を担保するには、効率的な経営権を残して、なおかつ、国の関与を残すということであると。すなわちここは資本規制も考えるべきではないかなと思います。そもそも民営化を閣議決定したという話ですが、その目的というのは経営の効率化と財政の収入ということもあると思うんですけども、先ほど○○委員が言われたように、NTTとかJRに比べたら非常に企業価値の規模の小さな会社であるということでもありますので、どの規制が一番効率的かということ考えた場合には、○○委員が言われたように、完全民営化ではなくて、ある程度国が関与するような、資本を国がある程度持っているということが一番合理的なのではないかなと思います。

以上です。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 ちょっと教えていただきたいんですが、資本規制をやると、8ページに書かれているような目的が達成されるという理由をご説明いただけませんか。

○委員 目的が達成されるということではなくて、行為規制について、○○委員は要らないというか、例えば資金借入の認可とか、そういったものは必要ないというお話であったわけですけども、こういったことに関しても、望ましくない取締役、あるいは、望ましくない株主が入らないような仕組みをつくっておけば、そういったことは考えなくてもいいのではないかという意味合いです。

○委員 さっきの議論に戻っちゃうんですけども、望ましくない取締役を入れてはいけ

ない理由というか、あるいは、望ましくない取締役とはどんな人かと。さっきは安全上の観点から見て、この人は望ましくないよという話で議論が出ていたと思うんですけども、そんなことプロだったらわからないようにするに決まっているわけで、取締役をそこで制限してもあまり意味がないというご意見もありましたよね。資本規制をやったら、それが対応できるんだということが私にはちょっと理解ができません。

○委員 例えばⅠ、Ⅱに関して言えば、これは資本規制ではなくて、行為規制で縛っていくことが必要であると思われるわけですが、望ましくない株主というのは非常に広い意味で、それが国の政策あるいは地域との共生と整合しないという意味合いでの望ましくない株主という意味です。

○委員 わかりました。ごめんなさい、私は、広くオープン化していくべきという国の今後の航空政策との整合性を考えた場合に、望ましくない株主というのは出てくるとは思わないので、そういう規制は必要ではないと考えています。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 私、今から出張するので中座しなければいけないんです、申しわけございません。

一つだけ申し上げておきたいのは、今から本格的にこの資本規制の議論をここの部分についてされると思うんですけども、資本規制といった場合に、何パーセントを上限にするかというのがものすごく重要でありまして、もし入れるという結論になるにしても、あるいは、入れるというアイデアが出てくるにしても、できる限り支配権を単独で保有するというのを規制するというような考え方をベースに議論されたほうがいいのではないかと思います。ということになると、具体的には3分の1を超えて保有する、あるいは、過半数を保有するという場合に、何らかのハードルを課すというのがいいのであって、10%とか5%というような出資規制は望ましくないとは私思っております。

すみません、それだけ捨てぜりふのように言って。

○座長 ○○委員が言われた点ですけども、それだとすると民営化なんですか、そこは。そういう資本規制を導入して出発するというのは。

○委員 私は、その手の大口出資制限、つまり支配権を単独で持つ者についての制限を課すということ自体は民営化と矛盾しないと思います。ただ、これも制限の課し方が禁止にするのか認可にするのかで全く違いますので、私は望むらくは認可がいいのではないかと思っております。全面禁止にしちゃいますと、まさに支配権の移動が生じ得ない会社ということになってしまいますので、これは経営規律の面から相当問題があると思います。

○座長 どうぞ、○○委員。

○委員 先ほど価格の上限規制のような話がありましたけれども、独占か寡占かは別として、かなりの価格支配力を持つものですから、ある程度の価格上限規制は必要ではないかと考えています。利用客が一番ベネフィットを受けられるように、それから、利用している航空会社がベネフィットを乗客に渡せるような形の行為というか、価格の担保というのは必要であると思っております。

それから、一番最初に言ったことですけれども、いろいろやってみないとわからない部分というのは多いと思うんですね。行為規制にしても、どういった株主があらわれるか、あるいは、そういったことが本当に実現するのかということ。それから、一番重要なのは成田の特性と呼ばれている、そこに書かれていることが将来本当に解消するのか、解消するまでどうするんだということも考えると、少なくとも成田の特性のかなりの部分が解消するまでは、そして、成田が計画どおりの空港として容量いっぱいまで飛べるようになるまでは、国の関与は残しておくべきで。そういう意味で段階的に持ち分を減らしていくということか重要ではないかと思っています。

それから、〇〇委員が先ほどから「競争だ、競争だ」と言っていることで、私もそうだと思うんですね。ところが、今は成田空港と羽田空港は補完関係にあると言っているのですが、これはかなり重要な矛盾点だと思うんですね。補完というのであれば、成田にできないことだけを羽田がやっていたらいいということになるんですが、競争だということになれば、羽田がやっているビジネスを成田がやろうとする、成田がやろうとしているビジネスを羽田がやろうとするというような関係になってくるわけですね。

頭の体操的に言えば、ひょっとして羽田空港の日本空港ビルデングを持っている大口の会社が成田空港も買おうとすると、両方の筆頭株主になったというときに、この会社は何をやろうとするんだろうと。それは独占になるわけですから、独占力を外して価格を上げようとするんだろうかと。そうすると、この前起きたBAAの分割命令というようなことも必要になってくるかもしれない。そういうことができるような法律体系、競争政策の法律体系は日本にあるんだろうかというようなことが心配です。

余談ですけれども、BAAの分割命令について少し資料を提供していただきたいと思います。

あるいは、逆に羽田のほうで国際化を推進しようということをした場合、成田が完全民営化されて、そこに大口の会社がいたとしたら、国の決定の差止めを裁判所に申請するかもしれない。羽田がどんどん国際化したら我々の収入が減るということとはとんでもないということで、そういったことを言うてくるかもしれない。そういうことを考えると、羽田と成田でどういった首都圏の国内、国際を併せた路線網を敷こうとしているのか、それが完成するまでは、成田には相当関与を残しておいて、羽田の国際化を邪魔しないと。競争というのであれば、邪魔しないということはどこかで担保しておかないと、今言ったような独占の問題とか路線の開設の差止めを申請するとか、そんな変なことがおきるんじゃないかと懸念しています。

○座長 まだまだ議論があるかと思いますが、予定の時間も超過しておりますので。この議題はもちろん重要な議題であり、次回においても続けて行いたいと思います。

座長代理、何かございますか。

○座長代理 一言だけ、私、〇〇先生の意見に賛成ですと、それだけ（笑声）。

○落合座長 ということで、また次回においても引き続きご議論いただくということにし

て、本日はこの議題についてはここで閉じさせていただくということにしたいと思います。

#### 4. 今後のスケジュール等について

○座長 最後に、事務局より、第3回研究会でのご指摘等がありました事項、それから、今後のスケジュールについて、説明がございます。

お願いいたします。

○首都圏空港課長 資料4及び資料5についてご説明いたします。

まず、資料4は、前回の研究会においてご指摘のありましたご質問につきまして、ヒアリングの対象としたJETRO、東京証券取引所から、資料をいただいておりますので、それを添付させていただいております。

JETROの資料におきましては、「直接投資の残高統計について」ということで、何を意味するのかというご質問がありましたが、1ページの一番下に「具体的には、出資の割合が原則として10%以上の場合を直接投資関係にあると定義する」ということが記載されております。

それから、2ページの一番下、対日投資に占めるM&Aの割合というのは、一般的には7～8割と言われているが、正確な統計はないということでございます。

それから、3ページでございますけれども、東京証券取引所につきましては、上場企業のうち資本市場から資金調達を行っていない企業が、ここ数年の間では、ちょうど全体の半分であったということです。また、MBOを外資の関与で行ったケースについての統計が示されております。さらに、資本規制のある株式を外国人が購入した場合、保振を使った場合にも、保振から通知されて、今までと同じ考え方で名義書換えについての処理がされるということが説明されております。

続いて資料5でございますけれども、こちらは今後のスケジュールでございます。

きょう、第4回を終了いたしまして、次回第5回は11月6日（木）でございます。今、座長からお話がありましたように、今回の議論に加えまして、さらに安全保障の論点を追加して議論したいと思っております。その上で、11月27日、第6回で報告書（案）の原案をご提示して、12月11日、最終回、報告書のとりまとめという段取りで進めたいと考えております。

以上でございます。

○座長 それでは、スケジュール等につきまして、何かご意見ございますでしょうか。特になければ、このようなスケジュールで検討を続けるということにさせていただきます。

#### 5. 閉 会

○座長 予定した議事はすべて終了したわけですが、次回の予定につきまして、説明をお

願いたします。

○内閣官房参事官 次回研究会は、11月6日（木）、午前10時から、本と同じこの会議室、内閣府3階の特別会議室でございます。よろしく願いたします。

○座長 何か特にご発言ございますでしょうか。

なければ、本日の研究会を終了させていただきます。

この後、13時から内閣府5階、会見室におきまして、内閣官房及び国土交通省より記者ブリーフィングが行われるということでございます。

本日はどうもありがとうございました。

午前11時55分閉会